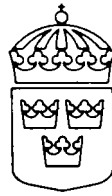


Trafikutskottets betänkande

1985/86:14

om anslag till Sjöfart m. m. (prop. 1985/86:100
bil. 8)



TU
1985/86:14

Sammanfattning

I betänkandet behandlas förslag i propositionen *dels* om förändringar av sjöfartens betalningsansvar, som bl. a. innebär att handelssjöfarten får ett betalningsansvar för den statliga isbrytningens kapacitetskostnader, *dels* till medelsanvisningar m. m. för sjöfartsverkets verksamhet och vissa andra sjöfartsändamål.

Yrkanden i en m-motion och i en c-motion som går emot regeringens förslag i förstnämnda del avstyrks, medan regeringens förslag tillstyrks.

Vidare tillstyrks regeringens förslag om anslag till Ersättning till viss kanaltrafik m. m. och till Stöd till svenska rederier. M-yrkanden om avslag på dessa förslag avstyrks. Även i övrigt tillstyrks regeringens förslag.

I betänkandet behandlas också motionsyrkanden om en översyn av de statliga sjöfartsavgifterna, av lotsningsbestämmelser och av regler om behörighet att föra fiskefartyg, om färjetrafiken till Finland, om Dalslands kanal och en s. k. Dala kanal samt om förbättrade lånevillkor för den mindre skeppsfarten.

Vidare behandlas den problematik som förknippas med bekvämlighetsflagg samt krav på sjöfartspolitiska åtgärder i syfte att stärka den oceangående sjöfarten samt kust- och inrikessjöfarten.

Samtliga dessa motionsyrkanden avstyrks liksom ett yrkande om att sjöfartsverkets affärsdrivande verksamhet skall överföras till aktiebolagsform.

Till betänkandet är fogat tolv reservationer.

Sjöfart m. m.

1. Anslagen till sjöfartsverkets verksamhet

I proposition 1985/86:100 bilaga 8 (kommunikationsdepartementet) återfinns under avsnitt E. Sjöfart (s. 93—108) regeringens förslag om förändringar av sjöfartens betalningsansvar m. m. och förslag till medelsanvisning för budgetåret 1986/87.

Förslagen innebär

att till Farledsverksamhet, exkl. isbrytning för budgetåret 1986/87 anvisas ett förslagsanslag på 372 920 000 kr. (punkt E 1., s. 97—100),

att till Isbrytning för budgetåret 1986/87 anvisas ett förslagsanslag på 113 000 000 kr. (punkt E 2., s. 100—101),

att till Fartygsverksamhet för budgetåret 1986/87 anvisas ett förslagsanslag på 33 062 000 kr. (punkt E 3., s. 102—103),

att den i propositionen förordade inriktningen och omfattningen av sjöfartsverkets investeringar för budgetåret 1986/87 godkänns (punkt E 4., s. 103—106),

att regeringen medges lämna sjöfartsverket ett beställningsbemyndigande för en ny isbrytare (punkt E 4., s. 103—106),

att regeringen medges lämna sjöfartsverket ett beställningsbemyndigande på högst 5 000 000 kr. för leveranser av sjöfartsmateriel under budgetåret 1988/89 (punkt E 4., s. 103—106),

att propositionens förslag till finansiering av sjöfartsverkets investeringar för budgetåret 1986/87 godkänns (punkt E 4., s. 103—106),

att till Sjöfartsmateriel m. m. för budgetåret 1986/87 anvisas ett reservationsanslag på 1 000 kr. (punkt E 4., s. 103—106),

att till Övrig verksamhet för budgetåret 1986/87 anvisas ett förslagsanslag på 94 305 000 kr. (punkt E 5., s. 107—108).

Vidare har regeringen föreslagit att riksdagen

dels godkänner de i propositionen förordade förändringarna av sjöfartens betalningsansvar (s. 93—97),

dels godkänner att sjöfartsverket får göra avskrivningar på historiska anskaffningsvärden (s. 93—97).

Motionerna

1985/86:T227 av Pär Granstedt (c) vari yrkas

1. att riksdagen beslutar att hos regeringen hemställa om initiativ till överläggningar med landsting, berörda kommuner och Finlandsrederierna i syfte att få till stånd en överföring av en del av färjetrafiken till Finland från Stockholm till Kapellskär,

2. att riksdagen beslutar att hemställa att regeringen medverkar i erforderliga utredningar för att förbättra kommunikationerna mellan Stockholm och Kapellskär.

1985/86:T260 av Lars Werner m. fl. (vpk) vari yrkas, såvitt nu är i fråga (yrkande 4), att riksdagen hos regeringen begär förslag till en plan för bevarande och utbyggnad av transocean trafik och kustsjöfart.

1985/86:T325 av Ingvar Karlsson i Bengtsfors och Jan Hyttring (båda c) vari yrkas att riksdagen hos regeringen begär prövning av möjligheterna till statliga insatser i fortsatt upprustning av Dalslands kanal.

1985/86:T332 av Gösta Andersson m. fl. (c) vari yrkas, såvitt nu är i fråga (yrkande 1), att riksdagen beslutar att som sin mening ge regeringen till känna vad som i motionen anförs om sjöfartens betalningsansvar för isbrytningens kapacitetskostnader.

1985/86:T366 av Lars Werner m. fl. (vpk) vari yrkas, såvitt nu är i fråga (yrkandena 1—6, 8—9),

1. att riksdagen hos regeringen hemställer om ett sjöfartspolitiskt program i enlighet med vad som anförs i motionen,

2. att riksdagen hos regeringen hemställer om åtgärder för upprättande av en statlig rederiverksamhet i enlighet med vad som anförs i motionen,

3. att riksdagen hos regeringen hemställer om förslag syftande till att utveckla kust- och inrikessjöfarten med statlig rederiverksamhet,

4. att riksdagen uttalar att sjöfartsforskningen bör bedrivas i enlighet med vad som anförs i motionen,

5. att riksdagen uttalar att det statliga rederiet Zenit inte bör äga fartyg under s. k. bekvämlighetsflagg,

6. att riksdagen hemställer om förslag innebärande att utflaggningen av svenska fartyg till bekvämlighetsflagg i fortsättningen inte bör ske,

8. att riksdagen hos regeringen hemställer om förslag som innebär att fartyg som för flagg som av ITF listats som bekvämlighetsflagg ej skall tillåtas anlöpa svensk hamn, såvida inte fartyget har slutit avtal med ITF eller av ITF godkänt nationellt förbund och i övrigt uppfyller de krav som ställs på utrustning, bemanning etc. för att få föra skandinavisk eller annan etablerad flagg,

9. att riksdagen uttalar att statliga och kommunala myndigheter för sina transporter inte bör anlita bekvämlighetsflaggade fartyg.

1985/86:T367 av Margareta Andrén och Anne Wibble (båda fp) vari yrkas att riksdagen hos regeringen begär initiativ till överläggningar med berörda parter i Sverige och Finland för att komma till rätta med de miljökador i Stockholms skärgård som orsakas av färjetrafiken mellan Sverige och Finland.

1985/86:T368 av Erling Bager och Lennart Alsén (båda fp) vari yrkas att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad som i motionen anförs angående kustsjöfarten.

1985/86:T369 av Per-Richard Molén (m) vari yrkas att riksdagen beslutar avslå regeringens förslag att överlåta betalningsansvaret för isbrytningen på sjöfarten.

1985/86:T370 av Oswald Söderqvist m. fl. (vpk) vari yrkas

1. att riksdagen hos regeringen hemställer om åtgärder för projektering av Dala kanal,

2. att riksdagen hos regeringen hemställer om initiativ till kontakter med Mellansvenska fonden och andra kapitalplacerare för att säkra investeringar för projektet.

1985/86:T371 av Arne Nygren m. fl. (s) vari yrkas att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad som i motionen anförs om fördelningen av de utökade sjöfartsavgifter som föreslås i årets budgetproposition.

1985/86:T372 av Nic Grönvall (m) vari yrkas

1. att riksdagen begär att regeringen tillsammans med svenska linjesjöfartsrederier låter utveckla en företagsform för transnationell rederiverksamhet,

2. att riksdagen hos regeringen begär att den inleder internationellt samarbete med Norge och Danmark i syfte att utveckla en i de tre skandinaviska länderna accepterad företagsform för rederisamverkan.

1985/86:T373 av Sten Östlund (s) vari yrkas att riksdagen hos regeringen begär en översyn av principerna för de statliga sjöfarts- och lotsavgifterna, dess omfattning och utformning.

1985/86:T401 av Sonja Rembo (m) vari yrkas att riksdagen hos regeringen begär en översyn av avgifter och taxor som påverkar sjöfarten i syfte att åstadkomma konkurrensneutralitet mellan olika transportslag.

1985/86:T415 av Jens Eriksson (m) vari yrkas att riksdagen hos regeringen begär en översyn av sjöfartsverkets bestämmelser och ev. andra regler för fiskebåtar och behörighet att föra fiskefartyg.

1985/86:T424 av Rolf Clarkson m. fl. (m) vari yrkas, såvitt nu är i fråga (yrkande 13), att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad som i motionen anförs om snabbutredning av en överföring av sjöfartsverkets affärsdrivande verksamhet till aktiebolagsform.

1985/86:T428 av Siri Häggmark och Sonja Rembo (båda m) vari yrkas att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad som i motionen anförs om dispens från lotstvänet.

1985/86:T436 av Margareta Fogelberg och Kenth Skårvik (båda fp) vari yrkas att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad som i motionen anförs om kustsjöfartens villkor.

1985/86:A500 av Ylva Annerstedt (fp) vari yrkas, såvitt nu är i fråga (yrkande 5), att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad som anförs i motionen om översyn av lotsregler i Saltsjön och i Mälaren.

Sjöfartsverkets verksamhet skall bedrivas med huvudsaklig inriktning på handelssjöfarten. Verksamheten är indelad i programmen Farledsverksamhet, som omfattar anslagen E 1. och E 2., Fartygsverksamhet, anslaget E 3., och Övrig verksamhet, anslaget E 5. I propositionen föreslås förändringar av sjöfartens betalningsansvar som innebär att Farledsverksamhet i sin helhet och Fartygsverksamhet huvudsakligen kommer att finansieras genom avgifter på och andra inkomster från handelssjöfarten. Programmet Övrig verksamhet finansieras med skattemedel. Finansieringen av sjöfartsverkets investeringar redovisas under anslaget E 4. Sjöfartsmateriel m. m.

Propositionens förslag till förändringar av sjöfartens betalningsansvar omfattar betalningsansvaret för den statliga isbrytningen samt ersättningen till Trollhätte kanalverk och Vänerens seglationsstyrelse. I sammanhanget föreslås vidare ändrade principer för sjöfartsverkets avskrivningar.

Föredragande departementschefen framhåller att den statliga isbrytningen utgör en viktig del av sjöfartsverkets verksamhet som mot bakgrund av dess regionalpolitiska betydelse för Norrland undantagits från sjöfartens betalningsansvar. Han konstaterar emellertid att tillgången på isbrytkapacitet under svåra vintrar är av stor betydelse för sjöfarten på Sverige som helhet. Några principiella invändningar synes därför enligt föredraganden inte kunna riktas mot att kostnaderna för den kapacitet som staten tillhandahåller eller håller i beredskap för sjöfarten förs in under sjöfartens betalningsansvar. Bränslekostnaderna bör däremot — liksom hittills — betalas av staten. Dessa kan under en normalvinter uppskattas till ca 47 milj. kr.

Vidare förordar föredraganden att den regionalpolitiskt motiverade ersättningen till Trollhätte kanalverk och Vänerens seglationsstyrelse förs över från sjöfartens betalningsansvar till statens.

För att anpassa sjöfartsverkets ekonomiska förutsättningar till dem som gäller för affärsverken inom transportområdet bör enligt föredraganden verket få övergå till att göra avskrivningar på anskaffningsvärden. För verkets båda farledsanslag, E 1. och E 2., innebär förändringen en kostnadsavlastning på ca 57 milj. kr.

De samlade ekonomiska konsekvenserna av att isbrytningens kapacitetskostnader förs över till sjöfartens betalningsansvar blir, räknat på befintlig kapacitet, enligt propositionen, en merkostnad för sjöfarten på ca 30 milj. kr. Det förordade betalningsansvaret för isbrytningen ger, framhåller föredraganden, sjöfartsverket bättre möjligheter att inom ramen för sitt ekonomiska ansvar anpassa kapaciteten till sjöfartens och näringslivets efterfrågan samt även förutsättningar för att förnya isbrytarflottan.

I motion T369 (m) yrkas avslag på regeringens förslag i den del det avser förändringar av sjöfartens betalningsansvar för den statliga isbrytningen. Motionären framhåller att ett genomförande av regeringens förslag skulle minska fördelarna med fartygstransporter från norrlandshamnarna. Därigenom skulle klyftan ökas mellan Norrlandslänen och de län som har ett mildare klimat och en större närhet till marknaden.

I motion T371 (s) betonas vikten av att en ökning av sjöfartens kostnader för isbrytning slås ut på sjöfarten inom hela riket. Den principändring som

regeringen föreslår får inte — betonar motionärerna — leda till en merkostnad för sjöfarten i norrlandshamnarna i förhållande till andra hamnar.

På de grunder som föredraganden anger och med hänsyn till erforderligheten av att i nuvarande ekonomiska läge begränsa statsutgifterna har utskottet ingen erinran mot att sjöfarten får ett betalningsansvar för den statliga isbrytningen. Utskottet avstyrker därför motion T369 (m) och tillstyrker regeringens förslag i den del det avser *ett betalningsansvar för sjöfarten för den statliga isbrytningen*.

Utskottet förutsätter att kostnadsökningen fördelas på sådant sätt som begärs i motion T371 (s). Yrkandet om ett riksdagens tillkännagivande här om synes följaktligen kunna lämnas utan åtgärd.

I motion T332 (c) aktualiseras *omfattningen av sjöfartens betalningsansvar för den statliga isbrytningen*. Motionärerna säger sig — med hänvisning till det förhållandet att viss isbrytarassistans ibland behövs söder om norrlandshamnarna — kunna godta att sjöfarten övertar ett betalningsansvar på 5 milj. kr. Resterande 25 milj. kr. bör, framhålls det i motionen, anslås av regionalpolitiska medel.

Utskottet vill med anledning av det sagda erinra om att de kostnader som följer av att isbrytningen förs in under sjöfartens betalningsansvar reduceras av att staten förutsätts svara dels för isbrytningens bränslekostnader, dels för ersättningen för avgiftsutjämnningen för Vänertrafiken, vilket innebär en kostnadsavlastning för budgetåret 1986/87 på ca 92 milj. kr. Genom att dessutom sjöfartsverket enligt propositionen får möjlighet att göra avskrivningar på anskaffningsvärden reduceras belastningen på sjöfartsavgifterna med ytterligare ca 57 milj. kr. för nästa budgetår.

Med hänvisning till det anförda finner utskottet att propositionens förslag innebär en rimlig fördelning av kostnaderna för isbrytningen mellan staten och handelssjöfarten. Utskottet tillstyrker sålunda regeringens förslag, såvitt nu är i fråga, och avstyrker motion T332 (c) yrkande I.

Vad föredraganden i övrigt förordat i fråga om förändringar av sjöfartens betalningsansvar har inte givit utskottet anledning till erinran. Regeringens förslag i dessa delar tillstyrks följaktligen. Detsamma gäller förslaget att sjöfartsverket får göra avskrivningar på historiska anskaffningsvärden.

I propositionen föreslås vidare att *anslagen för nästa budgetår exkl. investering* tas upp med sammanlagt 613,3 milj. kr. Härav avser 372,9 milj. kr. Färledsverksamhet exkl. isbrytning, 113,0 milj. kr. Isbrytning, 33,1 milj. kr. Fartygsverksamhet och 94,3 milj. kr. Övrig verksamhet.

Vid sina anslagsberäkningar för anslagen E 1. och E 2. har föredraganden tagit hänsyn dels till den kostnadsavlastning som följer av att sjöfartsverket förutsätts få göra avskrivningar på anskaffningsvärden, dels till att staten svarar för isbrytningens bränslekostnader. För anslaget E 5. Övrig verksamhet har föredraganden tagit upp 725 000 kr. som avser ersättning för sjöfartsverkets deltagande i den internationella sjöfartsorganisationens, IMO, arbete. Ersättningen har tidigare utbetalats från anslaget K 8. Viss internationell verksamhet. Under samma anslag har föredraganden dessutom fört

upp 2,3 milj. kr. under en ny anslagspost, Sjösäkerhetsrådet. Medel för rådet har tidigare anvisats under jordbruksdepartementets huvudtitel.

Utskottet har ingen erinran mot de förordade medelsanvisningarna, varför regeringens förslag i de delar som nu är i fråga tillstyrks.

Sjöfartsverket räknar i sin anslagsframställning med en *medelsförbrukning för investeringar* på 169,6 milj. kr. för nästa budgetår. Föredraganden räknar med en medelsförbrukning på 160 milj. kr. Huvuddelen av beloppet, ca 112 milj. kr., gäller investeringar för isbrytning. Föredraganden konstaterar att de två äldre isbrytarna Thule och Oden med sina 32 resp. 28 år visserligen är funktionsdugliga men samtidigt omoderna när det gäller kapacitet och arbetsmiljö.

Föredraganden anser att isbrytarkapaciteten bör bibehållas och framhåller att en anskaffning av en ny isbrytare, som ersättare för de två äldsta, ställer sig ekonomiskt mer fördelaktig än en ombyggnad av Thule och Oden. Kostnaden för en ny isbrytare beräknas till ca 340 milj. kr. I medelsförbrukningen för nästa budgetår ingår 106 milj. kr. för en första delbetalning. Inom den angivna medelsförbrukningen på 160 milj. kr. i övrigt gäller merparten av beloppet investeringar inom fyr- och lotsväsendena.

I propositionen föreslås vidare att sjöfartsverkets investeringar för nästa budgetår finansieras via marknadsmässig upplåning i riksgäldskontoret inom en ram av 160 milj. kr. Med beaktande av den föreslagna finansieringen föreslås ett anslag på 1 000 kr. för nästa budgetår.

I propositionen föreslås också att sjöfartsverket lämnas ett beställningsbemyndigande för en ny isbrytare och dessutom att sjöfartsverket på samma sätt som tidigare år lämnas ett beställningsbemyndigande på högst 5 milj. kr. för leveranser av sjöfartsmateriel under budgetåret 1988/89.

Utskottet tillstyrker den föreslagna inriktningen och omfattningen av investeringarna samt förslagen till finansiering och medelsanvisning. Utskottet godtar vidare att verket lämnas de begärda beställningsbemyndigandena.

I motion T373 (s) begärs en *översyn av de statliga sjöfartsavgifterna*.

I motion T401 (m) begärs en översyn av avgifter och taxor som påverkar sjöfarten i syfte att åstadkomma konkurrensneutralitet mellan olika transportslag.

I båda motionerna hänvisas till att trafiken på Göteborgs hamn år 1983 betalade in 95 milj. kr. i sjöfartsavgifter och att sjöfartsverkets kostnader för trafiken samma år uppgick till endast ca 10 milj. kr. Motionärerna konstaterar att Göteborgs hamn konkurrerar med de stora kontinenthamnarna, där trafiken inte belastas med avgifter som motsvarar de svenska sjöfartsavgifterna.

Föredraganden, som i propositionen behandlar en skrivelse från Göteborgs hamn i samma ärende som motionernas, framhåller att det ligger i sakens natur att ett system med avgiftsutjämning, motiverat från närings- och regionalpolitiska utgångspunkter, leder till överuttag på vissa håll och underuttag på andra. Avgiftsutjämningen som tillämpas inom sjöfarten är inte heller, fortsätter föredraganden, unik inom transportområdet. En övergång till ett system med kostnadsanpassade avgifter för varje farled, skulle

enligt föredraganden gynna vissa kustavsnitt och hamnar. Men kostnadskonsekvenserna skulle samtidigt missgynna näringsliv och hamnar i andra områden.

Utskottet kan instämma i föredragandens sålunda uttalade uppfattning. Det bör vidare framhållas att det inom avgiftssystemets ram är möjligt för sjöfartsverket att på kommersiella grunder medge avgiftsnedsättningar. Utskottet, som erfarit att så sker i viss omfattning, vill också peka på den avgiftsbefrielse från fyr- och farledsvaruavgift som gäller för den konkurrensutsatta direktgående transoceaniska linjetrafiken. Syftet härmed är att stimulera direkttrafik på svenska hamnar. Vidare kan erinras om den översyn som nyligen gjorts inom kommunikationsdepartementet rörande kostnader och avgifter inom transportsektorn (prop. 1985/86:100 bil. 8, TU 12, rskr. 135).

Med hänvisning till det anförda finner utskottet någon sådan översyn som begärs i motionerna T373 (s) och T401 (m) ej erforderlig, varför yrkandena härom avstyrks.

I motion T424 (m) begärs en snabbutredning om en överföring av *sjöfartsverkets affärsdrivande verksamhet* till aktiebolagsform.

Utskottet vill med anledning av detta motionsyrkande framhålla att de i propositionen föreslagna förändringarna av sjöfartens betalningsansvar och av finansieringen av sjöfartsverkets investeringar synes väl ägnade att också stärka verkets affärsmässiga inriktning. Föredraganden aviserar dessutom att han i samma syfte överväger möjligheten att föreslå en förändring av anslagssystemet eller en övergång till affärsverksformen för sjöfartsverket. Mot bakgrund av nu pågående överväganden, som föredraganden avser att redovisa i kommande budgetproposition, finner utskottet någon ytterligare utredning av sjöfartsverkets verksamhetsformer ej erforderlig. Motionsyrkandet härom avstyrks följaktligen.

I motion T428 (m) begärs en *översyn av lotsningsbestämmelserna* i syfte att begränsa kravet på lotsning då det gäller svenska fartyg med väl befaret befäl. Motionärerna anser att generell dispens bör lämnas alla svenska närsjöfartsfartyg, med möjlighet att dra in dispensen i enstaka fall då sjöfartsverket anser detta vara motiverat.

Riksdagen beslutade år 1981 (prop. 1980/81:119 bil. 2, TU 31, rskr. 422) att inom ramen för ett handlingsprogram för miljösäkrare sjötransporter införa ett s.k. behovsanpassat lotstväng. Sjöfartsverket skulle därvid svara för utformningen. Riksdagens beslut innebär att frågan om lotstväng skall bedömas med utgångspunkt i farledsförhållandena, fartygets utrustning och bemanning samt lastens miljöfarlighet. Ett principiellt lotstväng föreligger i sådana farleder som sjöfartsverket bedömer vara svårnavigabla eller riskabla från miljösynpunkt. Undantag från lotstväng i sådana farleder får emellertid medges bl.a. med hänsyn till fartygets storlek, konstruktion, utrustning och beskaffenhet samt till befälhavarens och övrigt fartygsbefäls kännedom om farleden och språkkunskaper i den nödvändiga kommunikationen med lotsplats eller trafikinformationscentral.

De riktlinjer som riksdagen lagt fast för det behovsanpassade lotstvänget bör enligt utskottet ge tillräckligt utrymme för såväl en smidig tillämpning

som för undantag från lotstvänet när detta är motiverat från miljö- och sjösäkerhetssynpunkt.

Utskottet, som förutsätter att sjöfartsverket tillämpar lotsningsbestämmelserna i enlighet med de av riksdagen angivna intentionerna, anser sålunda inte att någon översyn med den inriktning som motionärerna aktualiserar är erforderlig. Med hänvisning till det anförda avstyrks motionen.

I motion A500 (fp) begärs en översyn av *lotsningsreglerna i Saltsjön och Mälaren*. Motionären hänvisar till uppgifter att lotsarna i Saltsjön och Mälaren tillämpar olika regler för fartygens djupgående. I motionen framhålls vidare att bestämmelser om dubbel bordläggning på fartyg bör införas för att öka säkerheten vid miljöfarliga transporter inomskärs.

Enligt vad utskottet erfarit gäller samma regler för lotstväng i både Saltsjön och Mälaren. Det tillåtna djupgåendet är däremot relaterat till resp. farleds förutsättningar från bl.a. miljö- och sjösäkerhetssynpunkt. Utskottet vill beträffande kravet på dubbel bordläggning på fartyg för vissa transporter peka på att nationella särkrav av det slaget, som saknar internationell förankring, kan innebära en risk för att sjöfartens konkurrenskraft äventyras och även att den svenska försörjningsberedskapen i vissa fall hotas.

Med hänvisning till det anförda avstyrks motionsyrkandet.

I motion T227 (c) framhålls att *färjetrafiken till Finland* framför allt genom Furusundsleden förorsakar miljöproblem. Motionären yrkar att regeringen tar initiativ till överläggningar med landsting, berörda kommuner och Finlandsrederierna i syfte att få till stånd en överföring av en del av färjetrafiken till Finland från Stockholm till Kapellskär. Regeringen bör vidare, menar motionären, medverka i erforderliga utredningar för att förbättra kommunikationerna mellan Stockholm och Kapellskär. Det gäller bl.a. förbättrade vägförbindelser och förbättrade kollektiva förbindelser.

Även i motion T367 (fp) begärs överläggningar med berörda parter för att komma till rätta med färjetrafikens miljöproblem i Stockholms skärgård. Enligt motionärerna bör man överväga skärpta fartgränser och att flytta över en del av trafiken till Kapellskär samt viss trafik från Furusundsleden till Sandhamnsleden. Vidare bör man enligt motionärerna skapa en fond för skärgården med ett grundkapital som tillskjuts av rederierna och som i övrigt finansieras genom en mindre passageraravgift.

Utskottet vill med anledning av dessa motioner till en början framhålla att färjetrafiken mellan Sverige och Finland har en väsentlig betydelse såväl för Sveriges handel med Finland som för Finlands export och import. Åtgärder av olika slag som riktar sig mot denna trafik av bl.a. miljöskäl måste samtidigt vägas mot de ekonomiska konsekvenser som kan drabba transportererna och trafiken i sig.

Furusundsleden trafikeras av färjor till Åland och Åbo. Färjorna mellan Stockholm och Helsingfors trafikerar Sandhamnsleden. Utgångspunkten för rederiernas trafikuppläggning, trafikutbud och tonnageinsats m.m. är rådande marknadsförutsättningar och trafikekonomin.

Det ankommer på länsstyrelsen i Stockholms län och sjöfartsverket att genom föreskrifter för trafiken i farlederna, bl.a. hastighetsbegränsningar, tillgodose miljö- resp. sjösäkerhetsaspekter. Sådana föreskrifter har också,

enligt vad utskottet erfarit, meddelats senast genom regeringsbeslut i maj 1981.

Utskottet har vidare erfarit att länsstyrelsen i Stockholms län tagit initiativ till att utforma ett gemensamt svenskt-finländskt forsknings- och undersökningsprogram som underlag för förslag till miljöskyddsåtgärder i de berörda farvattnen.

Utskottet förutsätter att berörda myndigheter i sin normgivning gör nödvändiga avvägningar mellan trafik- och miljöintressen. Några initiativ från riksdagens sida i syfte att söka styra färjetrafiken till viss hamn eller farled bör enligt utskottets mening ej komma i fråga. Av utskottets ställningstagande följer att riksdagen ej heller bör ta sådana initiativ till utredningar om förbättrade kommunikationer mellan Stockholm och Kapellskär som föreslås i motion T227 (c). Utskottet anser vidare att någon särskild avgift utöver redan förekommande sjöfartsavgifter ej bör påföras ifrågakarande färjetrafik. Med hänvisning till det anförda avstyrks motionerna T227 (c) och T367 (fp).

I motion T325 (c) begärs en prövning av möjligheterna till statliga insatser i fortsatt upprustning av *Dalslands kanal*. Kanalen är, framhåller motionärerna, i flera avseenden ett riksintresse.

Som en följd av riksdagens beslut i maj 1978 (TU 1977/78:18, rskr. 332) har under en femårsperiod en upprustning skett av Dalslands kanal i form av statligt beredskapsarbete.

Statliga insatser för en fortsatt upprustning av Dalslands kanal synes kunna prövas inom ramen för det regelsystem som gäller för bidrag till beredskapsarbete. Någon särskild åtgärd från riksdagens sida torde därför inte vara erforderlig, varför motionen i fråga avstyrks.

I motion T370 (vpk) begärs åtgärder från regeringens sida för projektering av *Dala kanal*. Motionärerna framför vidare krav på initiativ till kontakter med Mellansvenska fonden och andra kapitalplacerare för att säkra investeringar för projektet.

Utskottet har vid tidigare behandling av det s. k. Dala kanalprojektet, senast i det av riksdagen godkända betänkandet TU 1983/84:14, uttalat att byggandet av en Dala kanal ej bör ytterligare utredas och än mindre igångsättas eller projekteras. Utskottet vidhåller denna uppfattning och avstyrker följaktligen motionen.

I motion T415 (m) begärs en översyn av gällande regler för fiskebåtar och *behörighet att föra fiskefartyg*. Motionären framhåller att kraven under senare år skärpts för yrkesfisket och att det föreligger stor skillnad mellan vad som gäller för t. ex. fiskefartyg och för samma slag av fartyg som används av nöjessjöfarten.

Enligt vad utskottet erfarit har sjöfartsverket i samarbete med representanter för fiskeristyrelsen och Sveriges Fiskares Riksförbund år 1983 utarbetat bemanningsföreskrifter för fiskefartyg.

I föreskrifterna ställs krav på skepparexamen för befälhavare på fiskefartyg med en längd av minst 9 m och högst 12 m. Denna grupp av fartyg var tidigare oregerad. Bestämmelsen tillkom för att tillgodose sjösäkerhetsin-

tressen avseende också dessa fartyg. Vidare skärptes i den nya kungörelsen kraven något på maskinistkompetens för fartyg med maskinstyrkor över 405 kW.

För att ge tillräcklig tid för anpassning till de nya bestämmelserna sattes ikraftträdandet till den 1 januari 1986, vilket är två år senare än kungörelsen i övrigt.

Vad gäller regler om inspektion m. m. har utskottet erfarit att sjöfartsverket eftersträvar en enhetlig tillämpning. Under senare tid har ett ökat antal olyckor med dödlig utgång inträffat med mindre fiskefartyg, vilket inneburit att sjöfartsverkets uppmärksamhet på dessa fartygs sjövärdighet skärpts jämfört med tidigare.

Med hänvisning till det anförda synes inte någon översyn av begärt slag vara erforderlig, varför motionen avstyrks.

I motion T366 (vpk) yrkas att riksdagen begär att regeringen utarbetar ett *sjöfartspolitiskt program* med samhällsekonomisk och sysselsättningspolitisk inriktning. Det bör dessutom enligt motionärerna främja försörjningsberedskapen samt vara en del av och harmoniera med ett långsiktigt industripolitiskt program som omfattar hela den svenska industrins utveckling.

Riksdagen fastställde i juni 1980 ett sjöfartspolitiskt program (prop. 1979/80:166, TU 30, rskr. 412). I juni 1982 fastställdes vissa kompletteringar till programmet (prop. 1981/82:217, TU 37, rskr. 437). Åtgärder för att anpassa och komplettera sjöfartspolitiken har sålunda vidtagits. Utskottet är väl medvetet om de ständigt ändrade förutsättningarna för den svenska sjöfarten och dess problem på en internationell konkurrensmarknad. Genom det internationaliseringsavtal som slutits mellan sjöarbetsmarknadens parter har emellertid svensk bemanning, för närvarande ca 1 100 anställda, kunnat bibehållas även på utlandsregistrerade fartyg. Utskottet förutsätter att regeringen även fortsättningsvis följer utvecklingen och vidtar de åtgärder som krävs för anpassningen av sjöfartspolitiken.

Med hänvisning till det anförda finner utskottet inte någon riksdagens åtgärd erforderlig, varför motionsyrkandet avstyrks.

I motion T260 (vpk) yrkas att riksdagen hos regeringen begär förslag till en plan för bevarande och utbyggnad av *transocean trafik och kustsjöfart*.

Utskottet vill med anledning av motionen erinra om att det sjöfartspolitiska program som riksdagen beslutade om i juni 1980 också omfattar transocean trafik och kustsjöfart. Någon särskild åtgärd från riksdagens sida synes därför inte erforderlig, varför motionen avstyrks i denna del.

I motion T366 (vpk) yrkas också att riksdagen hos regeringen hemställer om åtgärder för inrättande av *ett statligt rederi*.

Utskottet, som tidigare ett flertal gånger har behandlat denna fråga, senast i TU 1984/85:12, anser att något behov av att nu ytterligare utöka det statliga engagemanget inom rederinäringen inte föreligger. Motionsyrkandet avstyrks därför.

I motion T366 (vpk) yrkas vidare att riksdagen hos regeringen hemställer om förslag syftande till att utveckla *kust- och inrikessjöfarten* med statlig rederiverksamhet.

Av utskottets ställningstagande till frågan om inrättandet av ett statligt rederi följer att även det motionsyrkande som nu är i fråga avstyrks.

I motion T366 (vpk) framhålls vidare att medel bör anvisas för forskning som inte enbart inriktas på sjöfartsteknikens utveckling.

Riksdagens sjöfartspolitiska beslut år 1980 innebar bl. a. en satsning på inte bara sjöfartsteknisk utan också *sjöfartsekonomisk forskning*. Fr. o. m. budgetåret 1981/82 har ca 22 milj. kr. anslagits för sjöfartsforskning. Härav avser ca 6,5 milj. kr. sjöfartsekonomisk forskning och hamnforskning. Verksamheten bedrivs under transportforskningsberedningens ledning.

De insatser som sålunda görs är enligt utskottets mening väl ägnade att främja sjöfartsnäringsens utveckling och förnyelse. Med hänvisning till det anförda avstyrks motionsyrkandet.

I motion T366 (vpk) yrkas att riksdagen uttalar att det statliga *rederiet Zenit* inte bör äga fartyg under s. k. bekvämlighetsflagg.

I det av riksdagen godkända betänkandet NU 1982/83:55 framhåller näringsutskottet att den grundläggande principen är att Zenit skall avveckla sitt fartygsinnehav så snabbt som marknadsförhållandena medger. I avvaktan på försäljning gäller att Zenit bör förvalta och driva fartygen så effektivt och billigt som möjligt samt bibehålla ett gott underhåll av fartygen. Av betänkandet framgår vidare att möjligheterna att driva fartygen under svensk flagg i avvaktan på försäljning är beroende av en rad olika omständigheter. Hit hör bl. a. befintliga avtal med utländska redare rörande drift av fartygen och kostnader för att bygga om fartygen så att svenska bestämmelser blir uppfyllda.

Trafikutskottet vill i sammanhanget erinra om internationaliseringsavtalet som möjliggjort att ett antal av Zenits fartyg fått svensk bemanning.

Utskottet finner för sin del något ytterligare riksdagens uttalande i frågan ej för närvarande erforderligt, varför motionsyrkandet avstyrks.

I motion T366 (vpk) yrkas att riksdagen hos regeringen hemställer om förslag innebärande att *utflaggning av svenska fartyg* till bekvämlighetsflagg i fortsättningen inte bör ske.

Lagen (1977:494) om tillåtelse till överlåtelse av fartyg — den s. k. flagglagen — föreskriver att svenskt registreringspliktigt skepp eller andel däri inte får överlätas utan tillstånd av regeringen eller myndighet som regeringen bestämmer, om skeppet genom överlåtelsen upphör att vara svenskt. Fråga om tillstånd till överlåtelse av fartyg prövas av kommerskollegium i samråd med riksbanken. Vid sin prövning skall kommerskollegium höra de ombordanställdas organisationer. Om dessa motsätter sig att tillstånd meddelas skall kollegiet underställa ärendet regeringens prövning.

Riksdagens sjöfartspolitiska beslut år 1980 innebar bl. a. att lagen skulle förlängas att gälla t. o. m. utgången av år 1983. I december 1983 beslöt riksdagen att lagen skulle äga fortsatt giltighet till utgången av år 1986 (prop. 1983/84:25 bil. 3, TU 9, rskr. 78).

Flagglagen tillgodoser enligt utskottets mening motionärernas önskemål i all rimlig omfattning. Härav följer att motionsyrkandet avstyrks.

I motion T366 (vpk) yrkas vidare *dels* att riksdagen hos regeringen hemställer om förslag som innebär att fartyg som för flagg som av Internationella

transportfederationen (ITF) listas som *bekvämlighetsflagg* ej skall tillåtas anlöpa svensk hamn, såvida inte fartyget har slutit avtal med ITF eller av ITF godkänt nationellt förbund och i övrigt uppfyller de krav som ställs på utrustning, bemanning etc. för att föra skandinavisk eller annan etablerad flagg, *dels* att riksdagen uttalar att statliga och kommunala myndigheter för sina transporter inte bör anlita bekvämlighetsflaggade fartyg.

Utskottet, som behandlade dessa frågor i sina betänkanden TU 1979/80:26, TU 1980/81:17, TU 1981/82:17, TU 1982/83:11, TU 1983/84:14 och TU 1984/85:12 anförde då att bekvämlighetsflaggen utgör ett ovälkommet inslag i världssjöfarten. Sverige borde därför fortsätta att verka för internationell enighet om att undanröja skadeverkningarna av bekvämlighetsflottornas verksamhet och, om det visar sig vara den enda möjligheten, på sikt avveckla bekvämlighetsregistren.

Utskottet framhöll vidare att Sveriges internationella åtaganden i princip gör det omöjligt att hindra fartyg från att anlöpa svensk hamn bara med hänvisning till att fartyget för en viss flagg. Det är dock angeläget att noga övervaka att fartygen uppfyller överenskomna normer till skydd för sjösäkerheten, de ombordanställda och havsmiljön, varför utskottet ansåg att sjöfartsverket borde prioritera inspektioner av fartyg som kan bedömas ha bristfällig standard.

Beträffande yrkandet att statliga och kommunala myndigheter ej bör anlita bekvämlighetsflaggade fartyg för transporter uttalade utskottet att ett totalförbud skulle strida mot våra internationella åtaganden och dessutom i ett krisläge försvåra för landets energiförsörjning nödvändig tillförsel av oljeprodukter. Utskottet framhöll vidare att kravet i upphandlingskungörelsen (1973:600) att affärsmässighet skall iaktas vid upphandling innebär att hänsyn också måste tas till transporterens kvalitet, varför det måste kunna förutsättas att en statlig myndighet förvissas sig om att fartyg som man avser att befrakta inte brister i säkerhet eller standard och att inte rederier anlitas som undandrar sig sitt sociala arbetsgivaransvar. Enligt vad utskottet erfarit har de under senare år skärpta kraven på fartygen medfört att på olika sätt undermåligt tonnage ej kommit i fråga vid upphandling av frakttjänster för statliga myndigheter. Utskottet förutsätter att de uttalanden som tidigare gjorts angående åtgärder rörande bekvämlighetsflaggade fartyg även fortsättningsvis noga iakttas.

Vidare vill utskottet erinra om att riksdagen i februari 1985 antog en lag om åtgärder till skydd för svensk sjöfart (prop. 1984/85:95, TU 8, rskr. 144). Enligt lagen får regeringen under vissa angivna förutsättningar meddela föreskrifter som bl. a. kan avse förbud för innehavare av svensk hamn att låta fartyg som är registrerat i en främmande stat anlöpa hamnen eller inskränkning i hamninnehavarens rätt att låta sådant fartyg anlöpa hamnen.

Utskottet har också erfarit att en internationell konvention nyligen antagits om villkor för registrering av fartyg. Avsikten med konventionen är att närmare precisera kraven på verkligt samband mellan fartyget och registreringsstaten som förutsättning för fartygets registrering. I konventionen finns regler om bl. a. nationellt inslag i fartygs ägarförhållanden och bemanning samt om rederibolags etablering/representation i registreringsstaten.

I motion T372 (m) begärs att regeringen tillsammans med svenska linjesjöfartsrederier utvecklar en företagsform för *transnationell rederiverksamhet*. Motionären anser vidare att en företagsform för skandinavisk rederisamverkan bör utvecklas. Samverkan på ett nordiskt plan är, framhåller motionären, en nödvändighet för de nordiska och kanske främst de skandinaviska ländernas industriella utveckling.

Utskottet vill med anledning av motionen framhålla att frågan om samordning inom linjesjöfarten är av stor betydelse för den utrikeshandelsorienterade delen av svenskt näringsliv. Det synes i det sammanhanget både naturligt och angeläget att i första hand berörda rederier och avlastare gör de bedömningar och vidtar de åtgärder som krävs för att hindra att de transoceaniska direktlinjerna försvinner från de svenska hamnarna. Utskottet erinrar om den överenskommelse som träffades år 1984 mellan staten samt Broströms Rederi AB, Rederi AB Transatlantic och berörda banker om bl. a. bildandet av det nya linjerederiet Transocean. Bolaget skall enligt överenskommelsen utgöra ett första steg mot en omstrukturering av svensk linjeverksamhet i syfte att trygga tillgången till kvalitativa transporter för svenskt näringsliv. Bolaget skall vidare verka för en utvidgad samordning av linjeverksamheterna i Norden.

Enligt vad utskottet vidare erfarit har ett nordiskt linjerederi bildats genom samverkan mellan andra rederier för viss trafik.

Enligt utskottets uppfattning bör det primärt ankomma på rederiföretagen själva att överväga lämpliga samarbetsformer. Utskottet förutsätter emellertid att regeringen noggrant följer utvecklingen inom linjesjöfarten och tar de initiativ som föranleds därav.

Med hänvisning till det anförda finner utskottet inte någon riksdagens åtgärd erforderlig och avstyrker därför motionen.

I motion T368 (fp) framhålls att flera åtgärder är nödvändiga för att förbättra lönsamheten och stimulera *nyanskaffning av svenskt kusttonnage* och fiskefartyg. Motionärerna nämner ökad tillgång till investeringskapital med rimliga räntesatser, förbättrade skattevillkor samt generösare regler för utnyttjande av fonderade medel.

Frågeställningar av liknande slag uppmärksammas även i motion T436 (fp).

I det sjöfartspolitiska program som riksdagen fastställde i juni 1980 (prop. 1979/80:166, TU 30, rskr. 412) uttalades bl. a. att den mindre skeppsfarten utgör en viktig gren av sjöfarten från försörjningsberedskapssynpunkt. Av beslutet framgår vidare det angelägna i att den mindre skeppsfarten ges sådana långsiktiga förutsättningar att den kan bibehålla sin konkurrenskraft. För att underlätta förnyelsen av den mindre skeppsfarten förstärktes genom beslutet bl. a. statens lånenämnds för den mindre skeppsfarten utlåningskapacitet samtidigt som säkerhetsgränsen för statliga lån höjdes från 85 % till 90 % av fartygets uppskattade värde.

Genom riksdagens beslut i juni 1983 (prop. 1982/83:147, NU 55, rskr. 383) förlängdes såväl systemet med kreditgarantier som räntestödet till beställare för ny- eller ombyggnad av fartyg vid svenska varv t.o.m. år 1986. I

den proposition om varvspolitiken m.m. (prop. 1985/86:120) som regeringen i mars 1986 förelagt riksdagen föreslås bl. a. en ytterligare förlängning av kreditgarantisystemet och räntestödet.

Åtgärder för att anpassa och komplettera sjöfartspolitiken har vidtagits även efter riksdagens beslut om ett sjöfartspolitiskt program år 1980. Utskottet vill sålunda erinra om det tidsbegränsade stödet till svenska rederier som beslutades i juni 1982 (prop. 1981/82:217, TU 37, rskr. 437). Stödet, vars totalkostnad beräknades till ca 750 milj. kr. under en fyraårsperiod, fick en sådan utformning att det särskilt gynnade sådant tonnage som är lämpligt för kustsjöfart. Genom riksdagens beslut i december 1982 (prop. 1982/83:25 bil. 3, TU 5, rskr. 115) medgavs dessutom en tidigareläggning av stödet med ett år för kustsjöfartsfartyg. Härigenom kunde sjömansskatt avseende redan inkomståret 1981 läggas till grund för utbetalning av rederistödet.

Utskottet anser nu, liksom tidigare, att närsjöfarten och den speciella kustsjöfarten utgör ett viktigt inslag på transportmarknaden. Förutom värdet från försörjningsberedskapssynpunkt representerar närsjöfarten också ett miljövänligt och ett rationellt transportalternativ för delar av det svenska näringslivet. Närsjöfartens långsiktiga konkurrenskraft och möjligheter till fartygsförnyelse är därför enligt utskottets mening av betydelse i det fortsatta trafikpolitiska utvecklingsarbetet.

Enligt vad utskottet erfarit förs diskussioner i olika sjöfartsfrågor mellan sjöarbetsmarknadens parter och berörda departement. Med hänvisning till det anförda synes motionerna T368 (fp) och T436 (fp) kunna lämnas utan åtgärd.

Utskottet hemställer

1. beträffande *ett betalningsansvar för sjöfarten för den statliga isbrytningen*

att riksdagen med godkännande av de i propositionen förordade förändringarna av sjöfartens betalningsansvar i denna del

- a) avslår motion 1985/86:T369 (m),
- b) lämnar motion 1985/86:T371 (s) utan åtgärd,

2. beträffande *omfattningen av sjöfartens betalningsansvar för den statliga isbrytningen*

att riksdagen med godkännande av de i propositionen förordade förändringarna av sjöfartens betalningsansvar i denna del avslår motion 1985/86:T332 (c) yrkande 1,

3. beträffande *förändringar av sjöfartens betalningsansvar i de delar som ej omfattas av utskottets hemställan under mom. 1—2 ovan* att riksdagen godkänner vad som förordas i propositionen,

4. att riksdagen godkänner att sjöfartsverket får göra avskrivningar på historiska anskaffningsvärden,

5. att riksdagen till *Farledsverksamhet, exkl. isbrytning* för budgetåret 1986/87 anvisar ett förslagsanslag på 372 920 000 kr.,

6. att riksdagen till *Isbrytning* för budgetåret 1986/87 anvisar ett förslagsanslag på 113 000 000 kr.,

7. att riksdagen till *Fartygsverksamhet* för budgetåret 1986/87 anvisar ett förslagsanslag på 33 062 000 kr.,

8. att riksdagen till *Övrig verksamhet* för budgetåret 1986/87 anvisar ett förslagsanslag på 94 305 000 kr.,

9. att riksdagen

a) godkänner vad som i propositionen förordas om inriktningen och omfattningen av sjöfartsverkets investeringar budgetåret 1986/87,

b) medger att sjöfartsverket lämnas ett beställningsbemyndigande för en ny isbrytare,

c) medger att sjöfartsverket lämnas ett beställningsbemyndigande på högst 5 000 000 kr. för leveranser av sjöfartsmateriel under budgetåret 1988/89,

d) godkänner regeringens förslag till finansiering av sjöfartsverkets investeringar budgetåret 1986/87,

e) till *Sjöfartsmateriel m. m.* för budgetåret 1986/87 anvisar ett reservationsanslag på 1 000 kr.,

10. beträffande *översyn av de statliga sjöfartsavgifterna*
att riksdagen

a) avslår motion 1985/86:T373 (s),

b) avslår motion 1985/86:T401 (m),

11. beträffande *sjöfartsverkets affärsdrivande verksamhet*
att riksdagen avslår motion 1985/86:T424 (m) yrkande 13,

12. beträffande *översyn av lotsningsbestämmelserna*
att riksdagen avslår motion 1985/86:T428 (m),

13. beträffande *lotsningsreglerna i Saltsjön och Mälaren*
att riksdagen avslår motion 1985/86:A500 (fp) yrkande 5,

14. beträffande *färjetrafiken till Finland*
att riksdagen

a) avslår motion 1985/86:T227 (c),

b) avslår motion 1985/86:T367 (fp),

15. beträffande *Dalslands kanal*
att riksdagen avslår motion 1985/86:T325 (c),

16. beträffande *Dala kanal*
att riksdagen avslår motion 1985/86:T370 (vpk),

17. beträffande *behörighet att föra fiskefartyg*
att riksdagen avslår motion 1985/86:T415 (m),

18. beträffande *sjöfartspolitiskt program*
att riksdagen avslår motion 1985/86:T366 (vpk) yrkande 1,

19. beträffande *transocean trafik och kustsjöfart*
att riksdagen avslår motion 1985/86:T260 (vpk) yrkande 4,

20. beträffande *ett statligt rederi*
att riksdagen avslår motion 1985/86:T366 (vpk) yrkande 2,

21. beträffande *kust- och inrikesjöfarten*
att riksdagen avslår motion 1985/86:T366 (vpk) yrkande 3,

22. beträffande *sjöfartsekonomisk forskning*
att riksdagen avslår motion 1985/86:T366 (vpk) yrkande 4,

23. beträffande *rederiet Zenit*
att riksdagen avslår motion 1985/86:T366 (vpk) yrkande 5,

24. beträffande *utflaggning av svenska fartyg*
att riksdagen avslår motion 1985/86:T366 (vpk) yrkande 6.
25. beträffande *bekvämlighetsflagg*
att riksdagen avslår motion 1985/86:T366 (vpk) yrkandena 8 och 9.
26. beträffande *transnationell rederiverksamhet*
att riksdagen avslår motion 1985/86:T372 (m).
27. beträffande *nyanskaffning av svenskt kusttonnage*
att riksdagen lämnar motionerna 1985/86:T368 (fp) och 1985/86:T436 (fp) utan åtgärd.

Övriga sjöfartsändamål

2. Handelsflottans pensionsanstalt

Utskottet tillstyrker regeringens förslag under punkt E 6. (s. 109) och hemställer

att riksdagen till *Handelsflottans pensionsanstalt* för budgetåret 1986/87 anvisar ett anslag på 1 000 kr.

3. Handelsflottans kultur- och fritidsråd

Regeringen har under punkt E 7. (s. 109—111) föreslagit riksdagen att

1. godkänna de i propositionen föreslagna riktlinjerna för finansiering av Handelsflottans kultur- och fritidsråd,
2. till Handelsflottans kultur- och fritidsråd för budgetåret 1986/87 anvisa ett förslagsanslag på 1 000 kr.

Utskottet

Handelsflottans kultur- och fritidsråd (HKF) planlägger, samordnar och genomför kultur- och fritidsverksamhet för sjöfolk. Av propositionen framgår att HKF etablerat samarbete med den norska Velferdstjensten för handelsflåten beträffande filmverksamheten och utlandsstationerna. Med hänsyn till den svenska handelsflottans minskning och den ändring i trafikmönster som skett bör enligt föredraganden en översyn ske av rådets verksamhet innan ytterligare samarbete inleds. En sådan översyn avses genomföras inom kommunikationsdepartementet och i samråd med rådet.

Verksamheten finansieras via Handelsflottans kultur- och fritidsfond, som tillförs en viss del, för närvarande ca 11,4 milj. kr., dock högst 9 % av nettobeloppet av erlagda statliga fyravgifter. Över statsbudgeten anvisas ett formellt belopp av 1 000 kr.

Föredraganden framhåller att inga fonderade medel numera står till förfogande. Eftersom sjöfartsavgifterna är trafikberoende kan detta innebära att avräkningen på högst 9 % inte blir tillräcklig för finansiering av HKF:s

verksamhet budgetåret 1986/87. I propositionen förordas därför att regeringen, om så krävs, får göra avsteg från den gällande procentavräkningen för finansieringen av HKF:s verksamhet för budgetåret 1986/87.

Vad föredraganden anfört har inte givit utskottet anledning till erinran. Utskottet tillstyrker sålunda regeringens förslag i ifrågavarande del. Även förslaget till medelsanvisning tillstyrks.

Utskottet hemställer följaktligen

1. att riksdagen godkänner de i propositionen föreslagna riktlinjerna för finansiering av Handelsflottans kultur- och fritidsråd,
2. att riksdagen till *Handelsflottans kultur- och fritidsråd* för budgetåret 1986/87 anvisar ett förslagsanslag på 1 000 kr.

4. Ersättning till viss kanaltrafik m. m.

Regeringen har under punkt E 8. (s. 111—112) föreslagit riksdagen att

1. godkänna vad som i propositionen anförs i fråga om beslut om ersättning till Trollhätte kanalverk,
2. till Ersättning till viss kanaltrafik m. m. för budgetåret 1986/87 anvisa ett förslagsanslag på 45 600 000 kr.

Motionen

I motion 1985/86:T414 av Rolf Clarkson m. fl. (m) yrkas såvitt nu är i fråga (yrkande 13) att riksdagen avslår regeringens förslag till Ersättning till viss kanaltrafik m. m.

Utskottet

Från anslaget har tidigare Trollhätte kanalverk, Vänerens seglationsstyrelse och Stockholms hamn kompenserats enligt riksdagens beslut om att slopa de särskilda passageavgifterna för Väner- och Mälartrafiken (prop. 1978/79:24, TU 6, rskr. 61). Vidare har kostnaderna för vissa fyrar i Röda havet, ispatrullering i norra Atlanten och för statsbidrag till vissa hamnar för mottagning av miljöskadligt avfall betalats från anslaget. Kostnaderna under anslaget har avräknats från inkomstiteln fyr- och farledsvaruavgifter.

För nästa budgetår föreslår regeringen, med hänvisning till de föreslagna ändringarna av sjöfartens betalningsansvar, att Trollhätte kanalverk och Vänerens seglationsstyrelse kompenserats från anslaget och att kostnaderna betalas av staten.

Föredraganden beräknar anslagsbehovet till 45,6 milj. kr. Hänsyn har då tagits till de inkomster av farledsvaruavgifter inkl. distanstillägg som skall tillgodoräknas Trollhätte kanalverk och Vänerens seglationsstyrelse. Det föreslagna anslagsbeloppet inkluderar också 600 000 kr. till Vänerens seglationsstyrelse för fritidsbåtutmärkning på Väneren under år 1986. Föredraganden framhåller att det bör ankomma på regeringen att anpassa utbetal-

ningarna från anslaget till utvecklingen av övriga inkomster vid kanalverket resp. seglationsstyrelsen.

Eftersom Trollhätte kanalverk tillämpar kalenderårsredovisning kommer, framhåller föredraganden, regeringens beslut om driftstat före kalenderårets början att omfatta del av kalenderår för vilken riksdagen vid tidpunkten för beslut om driftstat inte anvisat något anslag. Regeringen föreslår därför att riksdagen godkänner att ersättningen från anslaget även i fortsättningen får beslutas för kalenderår.

I motion T414 (m) yrkas att riksdagen avslår regeringens förslag till anslag.

Utskottet har i det föregående tillstyrkt de i propositionen föreslagna förändringarna av sjöfartens betalningsansvar. Förändringarna innebär bl. a. att staten tar över betalningsansvaret för ersättningen till Trollhätte kanalverk och Vänerns seglationsstyrelse.

Av det anförda följer att utskottet, som inte har någon erinran mot anslagsberäkningen, tillstyrker regeringens förslag till medelsanvisning och avstyrker motion T414 (m) i berörd del.

Vad föredraganden i övrigt anført om beslut om ersättning till Trollhätte kanalverk har inte givit utskottet anledning till erinran. Utskottet tillstyrker följaktligen regeringens förslag även i denna del.

Utskottet hemställer

1. att riksdagen godkänner vad som i propositionen anförs i fråga om beslut om ersättning till Trollhätte kanalverk,
2. att riksdagen med bifall till regeringens förslag och med avslag på motion 1985/86:T414 (m) yrkande 13 till *Ersättning till viss kanaltrafik m. m.* för budgetåret 1986/87 anvisar ett förslagsanslag på 45 600 000 kr.

5. Lån till den mindre skeppsfarten

Regeringen har under punkt E 9. (s. 112—113) föreslagit riksdagen att till Lån till den mindre skeppsfarten för budgetåret 1986/87 anvisa ett reservationsanslag på 1 000 kr.

Motionen

I motion 1985/86:T332 av Gösta Andersson m. fl. (c) yrkas såvitt nu är i fråga (yrkandena 3 och 4)

3. att riksdagen beslutar att som sin mening ge regeringen till känna vad som i motionen anförs om att amorteringsreglerna för statliga lån bör utformas så att ett fartyg normalt inte behöver vara slutbetalt förrän fartyget uppnått 20 års ålder,

4. att riksdagen beslutar att som sin mening ge regeringen till känna vad som i motionen sägs om att fartyg upp till 15 års ålder bör kunna beviljas statliga lån.

Enligt det sjöfartspolitiska beslut som riksdagen antog år 1980 (prop. 1979/80:166, TU 30, rskr. 412) gäller att en förnyelse av tonnaget i den mindre skeppsfarten skall främjas genom statliga insatser inom ramen för en övergripande målsättning att trygga sjöfartsnäringens långsiktiga konkurrenskraft.

För statens lånenämnd för den mindre skeppsfarten innebar riksdagens beslut möjlighet att lämna lån på fördelaktigare villkor än tidigare och en ökning av utlåningskapaciteten. Sålunda höjdes säkerhetsgränsen för statliga lån från 85 % till 90 % av fartygets uppskattade värde. Vidare förlängdes den tillåtna amorteringstiden på de lån som nämnden beviljar från 12 till 15 år. I beslutet fastslogs också att ett lån skulle vara slutbetalt senast när fartyget uppnått en ålder av 15 år. En högre åldersgräns än så ansågs ej förenlig med långivningens syfte att medverka till en förnyelse av den mindre skeppsfartens tonnage.

Genom en ändring (1983:387) i förordningen (1971:324) om lån till den mindre skeppsfarten, som trädde i kraft den 1 juli 1983, kan dock lånenämnden — om särskilda skäl föreligger — medge att lån skall vara slutbetalt senast när fartyget uppnått 20 års ålder (prop. 1982/83:100 bil. 8, s. 104—106, TU 11, rskr. 192).

Föredraganden aviserar i propositionen att han efter samråd med chefen för industridepartementet kommer att undersöka möjligheterna att finansiera utlåningen till den mindre skeppsfarten via Svenska skeppshypotekskassan. För nästa budgetår räknar föredraganden med att nämndens utlåning skall kunna rymmas inom den behållning som finns på anslaget för inrättande budgetår, ca 75 milj. kr. I propositionen föreslås mot den bakgrunden ett anslag på 1 000 kr. för nästa budgetår.

Utskottet har ingen erinran mot anslagsberäkningen och tillstyrker förslaget till medelsanvisning.

Enligt motion T332 (c) bör *tiden för slutbetalning av lån från lånenämnden för den mindre skeppsfarten* förlängas så att ett fartyg normalt inte behöver vara slutbetalt förrän det uppnått 20 års ålder.

Motionärernas önskemål tillgodoses enligt utskottets mening genom att lånenämnden numera efter prövning från fall till fall kan medge att lån skall vara slutbetalt senast när fartyget uppnått 20 års ålder. Nämnden har också — enligt vad utskottet erfarit — tillämpat denna undantagsregel i ett flertal fall. En sådan generellt gällande utsträckning av åldersgränsen som motionärerna förordar kan utskottet dock ej tillstyrka, varför yrkandet här om avstyrks.

I motion T332 (c) framhålls också att *statliga lån för fartyg som är äldre än tio år* inte kan beviljas enligt gällande regler. Åldersgränsen bör enligt motionärerna utsträckas till 15 år.

Utskottet vill inte utesluta att en utsträckning av nuvarande åldersgräns i vissa fall kan vara motiverad. En längre utsträckning av åldersgränsen än från nu gällande tio år till högst tolv år bör dock enligt utskottet ej kunna komma i fråga. Motionsyrkandet avstyrks följaktligen.

1. att riksdagen till *Lån till den mindre skeppsfarten* för budgetåret 1986/87 anvisar ett reservationsanslag på 1 000 kr.,
2. beträffande *tiden för slutbetalning av lån från länenämnden för den mindre skeppsfarten* att riksdagen avslår motion 1985/86:T332 (c) yrkande 3,
3. beträffande *statliga lån för fartyg som är äldre än tio år* att riksdagen avslår motion 1985/86:T332 (c) yrkande 4.

6. Stöd till svenska rederier

Regeringen har under punkt E 10. (s. 114) föreslagit riksdagen att till Stöd till svenska rederier för budgetåret 1986/87 anvisa ett förslagsanslag på 50 000 000 kr.

Motionen

I motion 1985/86:T414 av Rolf Clarkson m. fl. (m) yrkas, såvitt nu är i fråga (yrkande 12) att riksdagen avslår regeringens förslag till Stöd till svenska rederier.

Utskottet

Våren 1982 beslutade riksdagen om vissa sjöfartspolitiska frågor (prop. 1981/82:217, TU 37, rskr. 437). Beslutet innebär bl. a. ett tidsbegränsat ekonomiskt stöd till svenska rederier. Enligt beslutet skulle stödet utbetalas med början under år 1983. I december 1982 beslöt riksdagen (prop. 1982/83:25 bil. 3, TU 5, rskr. 115) att tidigarelägga stödet till kustsjöfartsfartyg. Sedan stödet beslutades har t. o. m. halvårsskiftet 1985 514 milj. kr. utbetalats, varav 366 milj. kr. utgjort konsolideringsstöd.

I motion T414 (m) yrkas — liksom vid de föregående tillfällen då utskottet behandlat ifrågavarande ekonomiska stöd — att riksdagen avslår regeringens förslag.

Utskottet har inte frångått sin uppfattning att statliga insatser övergångsvis krävs för att omedelbart förhindra en fortsatt decimering av den svenska handelsflottan och för att långsiktigt understödja framtidsinriktade investeringar i branschen. År 1985 utgjorde det sista kvalifikationsåret för rederistöd. Utskottet, som inte har någon invändning mot anslagsberäkningen, tillstyrker sålunda regeringens förslag och avstyrker motionsyrkandet.

Utskottet hemställer

- att riksdagen med bifall till regeringens förslag och med avslag på motion 1985/86:T414 (m) yrkande 12 till *Stöd till svenska rederier* för budgetåret 1986/87 anvisar ett förslagsanslag på 50 000 000 kr.

7. Justering av sjöfartsverkets statskapital

Regeringen föreslår under avsnittet Särskilda frågor (s. 200) att riksdagen godkänner vad som i propositionen anförs om nedskrivning av statskapitalet.

Utskottet

Av propositionen framgår att sjöfartsverket i en skrivelse till regeringen den 2 maj 1985 begärt ett bemyndigande att få skriva ned statskapitalet med 1,8 milj. kr. Yrkandet hänför sig till det förhållandet att anläggningstillgångarnas anskaffningsvärde och ackumulerade planenliga avskrivningar i bokföringen inte överensstämmer med tillgångsregistrets uppgifter.

Den redovisade avvikelsen är av äldre datum och sammanhänger med att en särskild kapitalfond inrättades för sjöfartsverket år 1966. Av propositionen framgår att tillgångsregistret numera är omlagt till ett modernt ADB-system. I samband med systemomläggningen har en detaljgranskning skett av posterna i registret. Vidare framhålls att verkets rapporterings- och avstämningsrutiner förbättrats.

Föredraganden ansluter sig till sjöfartsverkets uppfattning att den lämpligaste åtgärden för att rätta till den konstaterade differensen på 1,8 milj. kr. är att justera de bokförda värdena i huvudboken. I propositionen föreslås att riksdagens godkännande inhämtas för att bemyndiga sjöfartsverket att i samband med bokslut för budgetåret 1985/86 få skriva ned statskapitalet med 1,8 milj. kr.

Utskottet har inte någon erinran mot regeringens förslag och hemställer följaktligen

att riksdagen godkänner vad som i propositionen anförs om nedskrivning av sjöfartsverkets statskapital.

8. Förvaltningen av Hjälmare kanals reparationsfond

Regeringen föreslår under avsnittet Särskilda frågor (s. 200) att riksdagen godkänner att reparationsfonden för Hjälmare kanal i fortsättningen får förvaltas och disponeras av Hjälmare Kanal och Jäders Bruk AB och att regeringen får bestämma villkoren härför.

Utskottet

I enlighet med beslut av Rikets Ständer vid 1840–1841 års riksdag finns en reparationsfond avsatt för Hjälmare kanal. Av propositionen framgår att fonden, som per den 30 november 1984 uppgick till kr. 425 918:33, förvaltas av riksgäldskontoret. Genom räntemedel uppkommen behållning får endast användas för vissa större oundvikliga reparationer och arbeten. Sjöfartsverket prövar om sådant ändamål är för handen. Hjälmare Kanal och

Jäders Bruk AB har efter samråd med sjöfartsverket hemställt om medgivande att självständigt få förvalta och disponera fonden.

Föredraganden anser att bolaget i fortsättningen bör få förvalta fonden och disponera densamma för sådana större reparationsarbeten som inte kan anses böra ingå i det normala årliga underhållsarbetet.

Utskottet, som inte har någon erinran mot regeringens förslag, hemställer att riksdagen godkänner att reparationsfonden för Hjälmare kanal i fortsättningen får förvaltas och disponeras av Hjälmare Kanal och Jäders Bruk AB och att regeringen får bestämma villkoren härför.

Stockholm den 15 april 1986

På trafikutskottets vägnar

Kurt Hugosson

Närvarande: Kurt Hugosson (s), Rolf Clarkson (m), Olle Östrand (s), Olle Grahn (fp), Sven-Gösta Signell (s), Per Stenmarck (m), Rune Johansson (s), Görel Bohlin (m), Sten-Ove Sundström (s), Agne Hansson (c), Sven Henricsson (vpk), Ingrid Andersson (s), Jarl Lander (s), Ingrid Hasselström Nyvall (fp) och Rune Thorén (c).

Reservationer

1. Punkt 1 Anslagen till sjöfartsverkets verksamhet

beträffande *omfattningen av sjöfartens betalningsansvar för den statliga isbrytningen (mom. 2)*

Agne Hansson och Rune Thorén (båda c) anser

dels att den del av utskottets yttrande på s. 6 som börjar med "Utskottet vill" och slutar med "yrkande 1" bort ersättas med text av följande lydelse:

Utskottet anser i likhet med motionärerna att den statliga isbrytningen av både principiella och regionalpolitiska skäl i huvudsak även i fortsättningen bör undantas från sjöfartens betalningsansvar.

Med hänvisning till det anförda finner utskottet att den av motionärerna förordade omfattningen av betalningsansvaret innebär en rimlig fördelning mellan staten och handelssjöfarten. Utskottet tillstyrker sålunda motion T332 (c) yrkande 1 och avstyrker regeringens förslag såvitt nu är i fråga.

Vad utskottet nu har anført bör av riksdagen ges regeringen till känna.

dels att utskottets hemställan under 2 bort ha följande lydelse:

2. beträffande *omfattningen av sjöfartens betalningsansvar för den statliga isbrytningen*

att riksdagen med bifall till motion 1985/86:T332 (c) yrkande 1 och med avslag på de i propositionen förordade förändringarna av sjöfartens betalningsansvar i denna del som sin mening ger regeringen till känna vad utskottet härom anført,

2. Punkt 1 Anslagen till sjöfartsverkets verksamhet

beträffande *sjöfartspolitiskt program (mom. 18)*

Sven Henricsson (vpk) anser

dels att den del av utskottets yttrande på s. 11 som börjar med "Riksdagen fastställde" och slutar med "motionsyrkandet avstyrks" bort ersättas med text av följande lydelse:

Även utskottet finner det angeläget att ett sjöfartspolitiskt program i enlighet med de i motionen angivna riktlinjerna utarbetas. Programmet bör även omfatta samhällsligt ägande av fartygen och ökat inflytande för de anställda inom sjöfarten. Utskottet tillstyrker sålunda motionsyrkandet.

Vad utskottet nu har anfört bör av riksdagen ges regeringen till känna.

dels att utskottets hemställan under 18 bort ha följande lydelse:

18. beträffande *sjöfartspolitiskt program*

att riksdagen med bifall till motion 1985/86:T366 (vpk) yrkande 1 som sin mening ger regeringen till känna vad utskottet härom anfört,

3. Punkt 1 Anslagen till sjöfartsverkets verksamhet

beträffande *transocean trafik och kustsjöfart (mom. 19)*

Sven Henricsson (vpk) anser

dels att det stycke i utskottets yttrande på s. 11 som börjar med "Utskottet vill" och slutar med "denna del" bort ersättas med text av följande lydelse:

Även utskottet finner det angeläget mot bakgrund av aktuella planer på fasta kontinentförbindelser, att ett förslag till plan för att bevara och utveckla transocean trafik och kustsjöfart utarbetas, som framhålls i motionen. Utskottet tillstyrker följaktligen motionsyrkandet.

Vad utskottet nu har anfört bör av riksdagen ges regeringen till känna.

dels att utskottets hemställan under 19 bort ha följande lydelse:

19. beträffande *transocean trafik och kustsjöfart*

att riksdagen med bifall till motion 1985/86:T260 (vpk) yrkande 4 som sin mening ger regeringen till känna vad utskottet härom anfört,

4. Punkt 1 Anslagen till sjöfartsverket verksamhet

beträffande *ett statligt rederi (mom. 20)*

Sven Henricsson (vpk) anser

dels att det stycke i utskottets yttrande på s. 11 som börjar med "Utskottet, som" och slutar med "avstyrks därför" bort ersättas med text av följande lydelse:

Utskottet finner det naturligt att ett samhällsligt ägande av handelsflottan utövas inom ramen för ett statligt rederi. Ett sådant bör även bedriva leasingverksamhet med svenskregistrerade fartyg. Leasing bör också kunna ske till andra än redare, t. ex. sjöfolkskooperativ, lastägare m. fl. Shipping-

kunnande finns för närvarande hos de existerande rederierna. Den statliga leasingverksamheten bör knyta detta kunnande till den egna rederiorganisationen. Härigenom kan leasingverksamheten aktivt bidra till den statliga rederiverksamhetens utveckling. Utskottet tillstyrker sålunda motionsyrkandet.

Vad utskottet nu anfört bör av riksdagen ges regeringen till känna.

dels att utskottets hemställan under 20 bort ha följande lydelse:

20. beträffande *ett statligt rederi*

att riksdagen med bifall till motion 1985/86:T366 (vpk) yrkande 2 som sin mening ger regeringen till känna vad utskottet härom anfört,

5. Punkt I Anslagen till sjöfartsverkets verksamhet

beträffande *kust- och inrikessjöfarten (mom. 21)*

Sven Henricsson (vpk) anser

dels att den mening i utskottets yttrande på s. 12 som börjar med "Av utskottets" och slutar med "fråga avstyrks" bort ersättas med text av följande lydelse:

En ändring av transportmönstret från landtransporter till kust- och inrikessjöfart i större omfattning än för närvarande framstår enligt utskottets mening som angelägen. Sådan sjöfart bör vidare bedrivas inom ramen för en statlig rederiverksamhet. Utskottet tillstyrker följaktligen motionsyrkandet.

Vad utskottet nu har anfört bör av riksdagen ges regeringen till känna.

dels att utskottets hemställan under 21 bort ha följande lydelse:

21. beträffande *kust- och inrikessjöfarten*

att riksdagen med bifall till motion 1985/86:T366 (vpk) yrkande 3 som sin mening ger regeringen till känna vad utskottet härom anfört,

6. Punkt I Anslagen till sjöfartsverkets verksamhet

beträffande *sjöfartsekonomisk forskning (mom. 22)*

Sven Henricsson (vpk) anser

dels att det stycke i utskottets yttrande på s. 12 som börjar med "De insatser" och slutar med "avstyrks motionsyrkandet" bort ersättas med text av följande lydelse:

Enligt utskottets mening har den ekonomiska sjöfartsforskningen tilldelats alltför knappa resurser. Det är därför angeläget att dessa snarast får en kraftig ökning. Den intensifierade forskningen bör bl. a. inriktas på ändrad produktionsinriktning av nuvarande flotta och centreras kring helhetsperspektiv på transportekonomi, dvs. undersöka relationerna mellan olika transportsystem från samhällsekonomisk synpunkt. Utskottet tillstyrker därför motionsyrkandet.

Vad utskottet nu har anfört bör av riksdagen ges regeringen till känna.

dels att utskottets hemställan under 22 bort ha följande lydelse:

22. beträffande *sjöfartsekonomisk forskning*
att riksdagen med bifall till motion 1985/86:T366 (vpk) yrkande 4
som sin mening ger regeringen till känna vad utskottet härom anfört,

7. Punkt I Anslagen till sjöfartsverkets verksamhet

beträffande *rederiet Zenit (mom. 23)*

Sven Henricsson (vpk) anser

dels att den mening i utskottets yttrande på s. 12 som börjar med "Utskottet finner" och slutar med "varför motionsyrkandet avstyrks" bort ersättas med text av följande lydelse:

För sin del finner trafikutskottet — i likhet med motionärerna — det angeläget att det statliga rederiet Zenit inte bör äga fartyg under s. k. bekvämlighetsflagg. Zenit bör enligt utskottets mening bedriva aktiv rederiverksamhet och utgöra en grund för utveckling av statlig rederiverksamhet. Utskottet tillstyrker sålunda motionsyrkandet.

Vad utskottet nu har anfört bör av riksdagen ges regeringen till känna.

dels att utskottets hemställan under 23 bort ha följande lydelse:

23. beträffande *rederiet Zenit*
att riksdagen med bifall till motion 1985/86:T366 (vpk) yrkande 5
som sin mening ger regeringen till känna vad utskottet härom anfört,

8. Punkt I Anslagen till sjöfartsverkets verksamhet

beträffande *utflaggning av svenska fartyg (mom. 24)*

Sven Henricsson (vpk) anser

dels att det stycke i utskottets yttrande på s. 12 som börjar med "Flagglagen tillgodoser" och slutar med "att motionsyrkandet avstyrks" bort ersättas med text av följande lydelse:

Den minskning som den svenska handelsflottan har undergått på senare år förklaras enligt utskottets mening av en alltför liberal tillämpning av flagglagen. Regeringen bör därför förelägga riksdagen ett förslag till en reviderad flagglag som innebär att utflaggning till bekvämlighetsflagg inte under några omständigheter medges i sådana fall där åtgärden är förknippad med ett bevarat svenskt driftsinflytande. Utskottet tillstyrker sålunda motionsyrkandet.

Vad utskottet nu har anfört bör av riksdagen ges regeringen till känna.

dels att utskottets hemställan under 24 bort ha följande lydelse:

24. beträffande *utflaggning av svenska fartyg*
att riksdagen med bifall till motion 1985/86:T366 (vpk) yrkande 6
som sin mening ger regeringen till känna vad utskottet härom anfört,

9. Punkt 1 Anslagen till sjöfartsverkets verksamhet

TU 1985/86:14

beträffande *bekvämlighetsflagg (mom. 25)*

Sven Henricsson (vpk) anser

dels att den del av utskottets yttrande som på s. 13 börjar med "Utskottet, som" och på s. 14 slutar med "avstyrks motionsyrkandena" bort ersättas med text av följande lydelse:

Som utskottet i ett flertal betänkanden har framhållit utgör bekvämlighetsflaggen ett ovälkommet inslag i världssjöfarten. Olägenheterna för de ombordanställda på de bekvämlighetsflaggade fartygen och de säkerhets- och miljörisiker som dessa innebär framstår nu som så graverande att det inte bör komma i fråga att de tillåts anlöpa svensk hamn, såvida inte de i motionen angivna förutsättningarna föreligger. Givetvis bör inte heller statliga och kommunala myndigheter anlita fartyg under bekvämlighetsflagg. Utskottet tillstyrker sålunda motionsyrkandena.

Vad utskottet nu har anfört bör av riksdagen ges regeringen till känna.

dels att utskottets hemställan under 25 bort ha följande lydelse:

25. beträffande *bekvämlighetsflagg*

att riksdagen med bifall till motion 1985/86:T366 (vpk) yrkandena 8 och 9 som sin mening ger regeringen till känna vad utskottet härom anfört,

10. Punkt 5 Lån till den mindre skeppsfarten

beträffande *tiden för slutbetalning av lån från länenämnden för den mindre skeppsfarten (mom. 2)*

Agne Hansson och Rune Thorén (båda c) anser

dels att det stycke i utskottets yttrande på s. 20 som börjar med "Motionärernas önskemål" och slutar med "härom avstyrks" bort ersättas med text av följande lydelse:

Utskottet finner det angeläget att man i nuvarande sjöfartskonjunktur vidtar åtgärder för att underlätta för den mindre skeppsfarten att anskaffa andrahandsstonnage. En ändring av amorteringsreglerna på det sätt som motionärerna föreslår synes utskottet vara en lämplig sådan åtgärd. Utskottet tillstyrker följaktligen motionsyrkandet.

Vad utskottet nu har anfört bör av riksdagen ges regeringen till känna.

dels att utskottets hemställan under 2 bort ha följande lydelse:

2. beträffande *tiden för slutbetalning av lån från länenämnden för den mindre skeppsfarten*

att riksdagen med bifall till motion 1985/86:T332 (c) yrkande 3 som sin mening ger regeringen till känna vad utskottet härom anfört,

11. Punkt 5 Lån till den mindre skeppsfarten

beträffande *statliga lån för fartyg som är äldre än tio år (mom. 3)*

Agne Hansson och Rune Thorén (båda c) anser

dels att det stycke i utskottets yttrande på s. 20 som börjar med "Utskottet vill" och slutar med "avstyrks följaktligen" bort ersättas med text av följande lydelse:

Enligt vad utskottet erfarit har svenska redare i allt större omfattning börjat köpa in goda andrahandsfartyg. De som anskaffats under de senaste tre à fyra åren har ofta varit mellan tolv och femton år gamla. Sådana fartyg kan emellertid — som motionärerna framhåller — inte belånas i lånenämnden för den mindre skeppsfarten enligt nu gällande regler, även om fartygen är av mycket god kvalitet. Nuvarande åldersgräns — tio år — bör därför enligt utskottets mening utsträckas. Den av motionärerna föreslagna högsta åldersgränsen — femton år — synes utskottet väl avvägd. Utskottet tillstyrker därför motionsyrkandet.

Vad utskottet nu har anfört bör av riksdagen ges regeringen till känna.

dels att utskottets hemställan under 3 bort ha följande lydelse:

3. beträffande *statliga lån för fartyg som är äldre än tio år*
att riksdagen med bifall till motion 1985/86:T332 (c) yrkande 4 som sin mening ger regeringen till känna vad utskottet härom anfört.

12. Punkt 6 Stöd till svenska rederier

Rolf Clarkson (m), Olle Grahn (fp), Per Stenmarck (m), Görel Bohlin (m) och Ingrid Hasselström Nyvall (fp) anser

dels att det stycke i utskottets yttrande på s. 21 som börjar med "Utskottet har" och slutar med "avstyrker motionsyrkandet" bort ersättas med text av följande lydelse:

Huvudskälet till den svenska sjöfartsnäringens svårigheter torde vara det höga kostnadsläget i Sverige. Detta är i sin tur i väsentlig utsträckning ett resultat av ett alltför högt skattetryck. Skattetrycket ökar ytterligare genom den typ av subventioner till näringslivet som rederistödet innebär. Näringspolitiken bör enligt utskottets mening bedrivas med generella medel. De effektivaste medlen är ett sänkt skattetryck och minskade statliga utgifter. En samhällsekonomi i balans utgör den bästa grunden för en god utveckling också inom sjöfartsnäringen.

Av det anförda följer att utskottet tillstyrker motionsyrkandet och avstyrker regeringens förslag.

dels att utskottets hemställan bort ha följande lydelse:

- att riksdagen med bifall till motion 1985/86:T414 (m) yrkande 12 avslår regeringens förslag om stöd till svenska rederier.